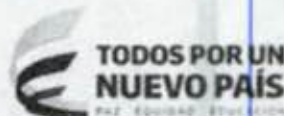




**Superintendencia de Puertos y Transporte**  
República de Colombia



Al contestar, favor citar en el asunto, este  
No. de Registro **20175501634781**

Bogotá, 14/12/2017



20175501634781

Señor  
Representante Legal y/o Apoderado(a)  
EMPRESA DE TRANSPORTE LINEAS ESPECIALES DE COLOMBIA LINESCOL SAS  
CARRERA 72A BIS No 52-85 BARRIO NORMANDIA  
BOGOTA - D.C.

ASUNTO: NOTIFICACIÓN POR AVISO

De manera atenta, me permito comunicarle que la Superintendencia de Puertos y Transporte, expidió la(s) resolución(es) No(s) 62436 de 29/11/2017 por la(s) cual(es) se RESUELVE RECURSO DE APELACION DENTRO DE una investigación administrativa a esa empresa.

De conformidad con el artículo 69 de la Ley 1437 de 2011 por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, se remite para lo pertinente copia íntegra de la(s) resolución(es) en mención, precisando que las mismas quedarán debidamente notificadas al finalizar el día siguiente a la fecha de entrega del presente aviso en el lugar de destino.

Adicionalmente, me permito informarle que los recursos que legalmente proceden y las autoridades ante quienes deben interponerse los mismos, se relacionan a continuación:

Procede recurso de reposición ante el Superintendente de Puertos y Transporte dentro de los 10 días hábiles siguientes a la fecha de notificación.

SI  NO

Procede recurso de apelación ante el Superintendente de Puertos y Transporte dentro de los 10 días hábiles siguientes a la fecha de notificación.

SI  NO

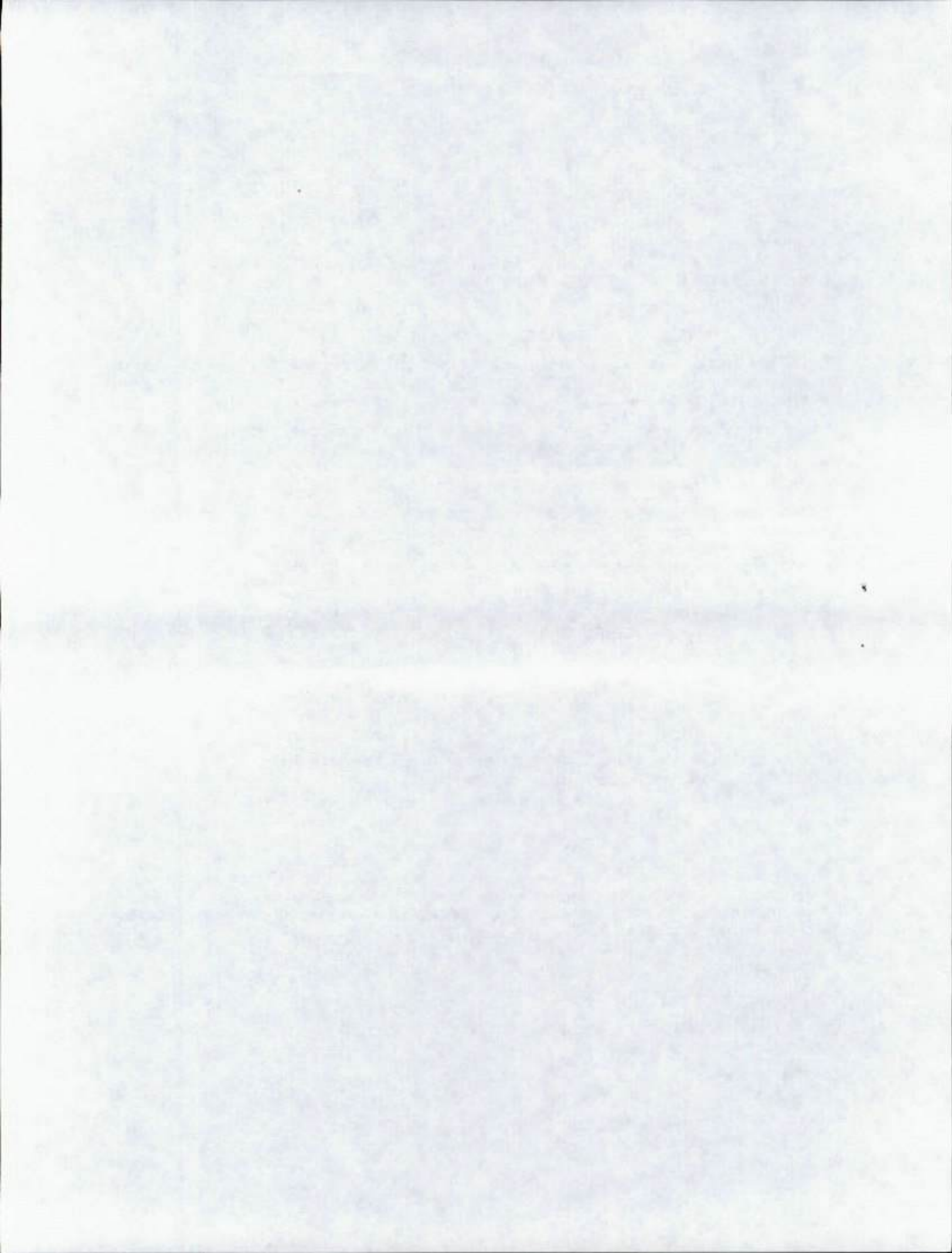
Procede recurso de queja ante el Superintendente de Puertos y Transporte dentro de los 5 días hábiles siguientes a la fecha de notificación.

SI  NO

Si la(s) resolución(es) en mención corresponden a una(s) apertura de investigación, procede la presentación de descargos, para cuya radicación por escrito ante la Superintendencia de Puertos y Transporte cuenta con el plazo indicado en la parte resolutive del acto administrativo que se anexa con el presente aviso.

Sin otro particular.

*Diana C. Merchan B.*  
DIANA CAROLINA MERCHAN BAQUERO  
Coordinadora Grupo Notificaciones  
Anexo: Lo enunciado.  
Transcribió: Yoana Sanchez\*\*



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE  
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE

RESOLUCIÓN No.

( 6243 )

29 NOV 2017

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 78469 DEL 30 DE DICIEMBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR EMPRESA DE TRANSPORTE LINEAS ESPECIALES DE COLOMBIA LINESCOL S.A.S.CON NIT. No. 830092229-4.

EL SUPERINTENDENTE DE PUERTOS Y TRANSPORTE

En ejercicio de las facultades legales y en especial las que le confieren los artículos 41, 42 y 44 del Decreto 101 del 2000, los numerales 3 y 13 del artículo 7 y numerales 9 y 13 del artículo 14 del Decreto 1016 de 2000, modificados por el Decreto 2741 de 2001, Ley 105 de 1993, Ley 336 de 1996, procede a desatar el recurso interpuesto, para lo cual tendrá en cuenta los siguientes:

CONSIDERACIONES

La Policía de Carreteras en cumplimiento de sus funciones emitió y trasladó a esta entidad, Orden de comparendo Nacional de infracciones de Transporte o IUIT No. 13758488 del 9 de mayo de 2014, impuesto al vehículo de placas SPT-184.

Mediante Resolución No. 18102 del 31 de mayo de 2016, se abrió investigación administrativa en contra de LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR EMPRESA DE TRANSPORTE LINEAS ESPECIALES DE COLOMBIA LINESCOL S.A.S.CON NIT. No. 830092229-4., por presunta transgresión del cód. 590 "cuando se compruebe que el equipo está prestando un servicio no autorizado, entendiéndose como aquel servicio que se presta a través de un vehículo automotor de servicio público sin el perjuicio o autorización correspondiente para la autorización del mismo" en concordancia con el código 531 "prestar el servicio público de transporte en otra modalidad de servicio", del artículo 1° de la Resolución No. 10800 de 2003, en concordancia con lo normado en el literal d) y e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

La empresa investigada presentó descargos, mediante el radicado No. 2016-560-047313-2.

A través Resolución No. 78469 del 30 de diciembre de 2016, se resolvió la investigación administrativa en contra de LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR EMPRESA DE TRANSPORTE LINEAS ESPECIALES DE COLOMBIA LINESCOL S.A.S.CON NIT. No. 830092229-4., sancionándola con multa de DIEZ (10) salarios mínimos mensuales legales vigentes para la época de la comisión de los hechos, equivalentes a SEIS MILLONES CIENTO SESENTA MIL PESOS (\$6.160.000.00).

Mediante radicado No. 2017-560-008097-2 del 24 de enero de 2017 la empresa investigada interpuso recursos de reposición y de apelación contra la Resolución No. 78469 del 30 de diciembre de 2016.

Mediante Resolución No. 27445 del 21 de junio de 2017 se resolvió el recurso de reposición, confirmando en su totalidad la resolución recurrida y se concedió el recurso de apelación.

ARGUMENTOS DEL RECURRENTE

Este Despacho subsume en las siguientes valoraciones lo manifestado por el recurrente en los siguientes términos: "(...)

1. Está vulnerando el debido proceso, el principio de legalidad, el principio de contradicción y la normatividad legal que rige sobre la materia... la autoridad administrativa pretende sancionar sin prueba alguna de responsabilidad, vulnera la presunción de inocencia.

2. El carnet citado por el agente no es un documento de operación de un vehículo de servicio especial.
3. La codificación con la que se motiva el acto administrativo de apertura, es una conducta con la que procede la inmovilización tomando como fundamento legal del artículo 9 de la ley 105 de 1993 sujeto de las sanciones.
4. Presentándose en este caso una falsa motivación.
5. En virtud del debido proceso se solicita se sirva acceder, decretar, practicar y valorar en debida forma las pruebas solicitadas.
6. El agente codificó la infracción 590 y nunca la 531, está violando el principio de congruencia.
7. Es improcedente que se fundamente normativamente el presente fallo con los decretos 348 de 2015 y 1079 de 2015 cuando el IUIT de fecha 9 de mayo de 2014 estos decretos no estaban vigentes.
8. La superintendencia viola la ley 336 de 1996 artículo 46 al considerar que para la aplicación de este tipo de sanciones el legislador ordeno su desarrollo por medio del decreto 3366 de 2003, disposición que ha sido declarada Nula por el Consejo de Estado. Concluye que no se puede aplicar una sanción hasta tanto el legislativo expida una ley que gradúe las multas.
9. Lesiona en forma flagrante los derechos de los administrados al atribuirse la facultad conferida al legislador y Aplicar sanciones discrecionalmente violando la reserva legal, que tiene la ley que es taxativa y no discrecional.(...)"

### CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

De conformidad con lo establecido en el numeral 18 del artículo 7° del Decreto 1016 de 2000, este Despacho es competente para conocer del presente recurso de apelación.

La competencia del juez de segunda instancia se encuentra circunscrita por los parámetros de inconformidad contenidos en el recurso de apelación, de conformidad con lo señalado por la jurisprudencia unificada de la Sala Plena de la Sección Tercera, y el principio de congruencia.<sup>1</sup>

"... el recurso de apelación se encuentra limitado a los aspectos {por el} indicados, consideración que cobra mayor significado en el sub lite si se tiene presente que en cuanto corresponde a los demás aspectos del fallo impugnado, incluyendo la declaratoria de responsabilidad de la entidad demandada, la propia apelante manifiesta su conformidad y sostiene que esos otros aspectos de la sentencia de primera instancia merecen ser confirmados.

"... mediante el recurso de apelación se ejerce el derecho de impugnación contra una determinada decisión judicial –en este caso la que contiene una sentencia–, por lo cual corresponde al recurrente confrontar los argumentos que el juez de primera instancia consideró para tomar su decisión, con sus propias consideraciones o apreciaciones, para efectos de solicitarle al juez de superior jerarquía funcional que decida sobre los puntos o asuntos que se plantean ante la segunda instancia. Lo anterior de conformidad con lo establecido en la parte inicial del artículo 357 del C. de P. C."

"Esta Sala ha delimitado el estudio del recurso de alzada –y con ello la competencia del Juez ad quem– a los motivos de inconformidad que exprese el recurrente, según lo reflejan las siguientes puntualizaciones: "Ninguna precisión resultaría necesario efectuar en relación con el régimen de responsabilidad aplicable a las circunstancias del caso concreto, ni en cuanto a la concurrencia, en el mismo, de los elementos constitutivos del régimen respectivo, habida cuenta que el recurso de apelación incoado por la entidad demandada no controvierte tales extremos y la parte actora no recurrió la sentencia de primera instancia, de manera que los referidos, son puntos de la litis que han quedado fijados con la decisión proferida por el a quo."<sup>2</sup>

Y precisó: "De conformidad con el principio de congruencia, al superior, cuando resuelve el recurso de apelación, sólo le es permitido emitir un pronunciamiento en relación con los aspectos recurridos de la providencia del inferior, razón por la cual la potestad del juez en este caso se encuentra limitada a confrontar lo decidido con lo impugnado en el respectivo recurso y en el evento en que exceda las facultades que posee en virtud del mismo, se configurará la causal de nulidad prevista en el numeral 2 del artículo 140 del Código de Procedimiento Civil, relativa a la falta de competencia funcional."<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Consejo de Estado – Sala de lo Contencioso Administrativo – Sección Tercera – Sala Plena. Consejero Ponente: Mauricio Fajardo Gómez. Sentencia de Unificación Jurisprudencial del 09 de febrero de 2012. Radicación No.: 500012331000199706093 01 (21.060). Actor: Reinaldo Idárraga Valencia y otros. Demandado: Nación – Ministerio de Defensa – Ejército.

<sup>2</sup> Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 29 de agosto del 2008, Exp. 14638

<sup>3</sup> Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 1° de abril de 2009. Exp. 32.800, M.P. Ruth Stella Correa Palacio.

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 78469 DEL 30 DE DICIEMBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR EMPRESA DE TRANSPORTE LINEAS ESPECIALES DE COLOMBIA LINEASCOL S.A.S. CON NIT. No. 830092229-4.

*"La Corte Suprema de Justicia, en sentencia de 4 de agosto de 2010,<sup>4</sup> también puntualizó que la competencia del juez de segunda instancia se encuentra limitada por el alcance del respectivo recurso de alzada:*

*"Al tenor del artículo 305 del Código de Procedimiento Civil, en armonía con el artículo 368, ejusdem, el fallo debe estar en consonancia con los hechos y las pretensiones aducidos en la demanda, y con las excepciones propuestas por el accionado, o que el juez ha debido reconocer de oficio, de modo que si el juzgador deja de pronunciarse sobre lo que en esa medida le corresponde, o se extralimita, quien resulte afectado con ese pronunciamiento constitutivo de un error 'in procedendo', para enmendarlo cuenta con la referida causal de casación. En reciente decisión la Corporación reiteró que concordante con el principio dispositivo, el postulado de la congruencia supone 'una labor comparativa indispensable entre el contenido de fondo de la relación jurídico procesal y lo resuelto por el juzgador en el respectivo fallo, con el fin de establecer una de las tres causas de ocurrencia de la anomalía en cuestión: La de ser la resolución impertinente por ocuparse con alcance dispositivo de extremos no comprendidos en la relación jurídicoprocesal (extra petita); la de ser la resolución excesiva por proveer a más de lo que el demandante pide (ultra petita); y en fin, la de ser deficiente por dejar de proveer, positiva o negativamente, acerca de puntos integrantes de la demanda o sobre las excepciones que, además de aparecer probadas, hayan sido alegadas por el demandado cuando así lo exija la ley (citra petita) (...)"*

Ahora bien, se procederá a realizar un análisis jurídico del documento que dio origen a la investigación administrativa, con el fin de establecer la validez de los datos consignados y su mérito y alcance probatorio, que dio como resultado la sanción impuesta a la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor.

El acto administrativo fue expedido por mandato legal, es deber de la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte de esta Entidad, de conformidad con lo dispuesto en los numerales 9 y 13 del Decreto 1016 de 2000, emitir el acto administrativo por medio del cual se falla una investigación administrativa ya sea imponiendo una sanción o absolviendo, que también lleva implícito el desatar los recursos de ley u otra acción que contra él se interpongan.

De concordancia con la doctrina jurídica procesal, en lo atinente con la apreciación de las pruebas, es decir, de la actividad intelectual del juzgador para determinar su valor de convicción sobre la certeza o ausencia de ésta, el sistema de la sana crítica o persuasión racional, el cual rige los códigos modernos, como lo es el de procedimiento civil y administrativo, donde el juzgador debe establecer por sí mismo el valor de las pruebas con base en las reglas de la lógica, la ciencia y la experiencia. Por tal razón, este sistema requiere de una motivación, que se plasma en las razones que el juzgador ha tenido para determinar el valor de las pruebas.

Así las cosas, si se concibe la conducencia como la capacidad legal que tiene la prueba para demostrar cierto hecho, es entonces fundamental analizarla y referirse a ella dentro del proceso administrativo, de tal forma que no genere duda en el juzgador al momento de tomar una decisión.

Este despacho advierte, que el artículo 54 (Norma que se encuentra vigente, toda vez que no fue declarado nulo por el consejo de estado en la sentencia del 19 de mayo de 2016 Rd.:11001 03 24 000 2008 00107 00) del Decreto 3366 del 21 de noviembre de 2003, señala que los agentes de control deberán levantar las infracciones a las normas de transporte en el formato que para el efecto reglamentará el Ministerio de Transporte y, que este informe se tendrá como prueba para el inicio de la investigación, es así como mediante Resolución Nro. 10800 de 2003, el Ministerio reglamentó el formato para el informe de infracciones de transporte de que trata el citado artículo.

Luego entonces, en el ejercicio de sus funciones la actividad del servidor público (autoridades de tránsito y transporte) que expide el comparendo se hace bajo el principio de legalidad, es decir la facultad o función debe estar predeterminada, así como también la infracción cometida, pues debe haber certidumbre normativa previa sobre la infracción o sanción, por lo tanto ella no es arbitraria se hace con base en un ordenamiento legal.

<sup>4</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, M.P. Ruth Marina Díaz, expediente No. 05001-3103-001-2002

Handwritten marks: a checkmark, the number 712, and a signature or initials.

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 78469 DEL 3° DE DICIEMBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR EMPRESA DE TRANSPORTE LINEAS ESPECIALES DE COLOMBIA LINEASCOL S.A.S. CON NIT. No. 830092229-4.

En cuanto al decreto de pruebas, el literal c) del artículo 50 de la Ley 336 de 1996 le da la posibilidad al operador de solicitar aquellas pruebas que considere pertinentes, no siendo una obligación. En igual sentido, el artículo 51 del Decreto 3366 de 2003 contiene que "...presentados los descargos, y practicadas las pruebas decretadas si fuere del caso, se adoptará la decisión mediante acto administrativo motivado", es decir que es facultativo del juzgador decretar o no las pruebas, se recuerda que al existir procedimiento especial contenido en la Ley 336 de 1996 se aplica este por encima del mencionado en código de procedimiento Administrativo y de lo contencioso administrativo.

Mencionado lo anterior y respecto a los argumentos del recurrente, con relación al auto de pruebas y alegatos de conclusión, este despacho procede aclarar que, según el artículo 79 del código de procedimiento administrativo y de lo contencioso administrativo " los recursos de reposición y de apelación deberán resolverse de plano, a no ser que al interponerlos se haya solicitado la práctica de pruebas o que el funcionario que ha de decidir el recurso considere necesario decretarías de oficio", para el caso en concreto, las pruebas solicitadas por el recurrente no eran útiles, conducentes y pertinentes para exonerarlo de la conducta reprochable de prestar un servicio en otra modalidad, por lo tanto fueron rechazadas. Así las cosas toda vez que dentro del expediente, si reposa material probatorio que condujo a la entidad, para llegar a una decisión de fondo conforme a derecho, no se consideró por la primera instancia solicitar pruebas de oficio y consideró para su estudio las pruebas aportadas al expediente.

En la presente actuación la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor aperturó investigación administrativa con ocasión del informe de infracciones de transporte No. 13758488 del 9 de mayo de 2014, impuesto al vehículo de placas SPT-184, por infringir presuntamente con lo normado en el código 590 Y 531 del artículo 1 de la Resolución Nro. 10800 de 2003 que prescribe: *"Cuando se compruebe que el equipo está prestando un servicio no autorizado entendiéndose como aquel servicio que se presta a través de un vehículo automotor de servicio público sin el permiso o autorización correspondiente para la prestación del mismo; o cuando este se preste contrariando las condiciones inicialmente otorgadas. En este caso el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco (5) días, por segunda vez 20 días y por tercera vez, 40 días, y si existiere reincidencia, adicionalmente se sancionará con multa de cinco (5) salarios mínimos mensuales legales vigentes"*. En concordancia con el literal d) e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

El Despacho considera necesario resaltar que la autoridad de tránsito y transporte cuenta con la capacidad y la idoneidad para determinar si un vehículo automotor afiliado o vinculado a una Empresa de transporte público está violando las normas de transporte y a su vez tiene el deber legal de plasmar en el Informe Único de Infracciones de Transporte la realidad de los hechos, sin alterar bajo ninguna circunstancia dicha información, es decir que tiene la competencia de preservar el precepto legal que dispone que la Seguridad de las personas constituye una prioridad del sistema y del sector transporte, la Superintendencia cuenta con el Informe de la autoridad competente que registra los hechos ocurridos, por lo tanto es deber de la investigada, si quiere controvertir o negar los hechos, demostrarlo, ergo de no ser así esta actuación administrativa se basaría únicamente en el informe ya citado quedándose este Despacho sin más juicios de valor y percepción que los contentivos en el expediente; por ende es el deber procesal de la investigada con la actuación administrativa que esta aporte los medios probatorios útiles, necesarios, conducentes y pertinentes para que se pueda llegar a la plena convicción de su inocencia.

Ahora bien en cuanto a las demás pruebas solicitadas por la investigada se le debe manifestar que en la presente actuación la parte objeto de reproche debe adoptar un rol activo en pro de los intereses que pretende proteger, por esto, debe aportar evidencias que reflejen certeza de las simples afirmaciones que realice, más aun teniendo en cuenta que la Administración sufre la carga inicial que le corresponde, reflejada en el Informe Único de Infracciones de Transporte No. 13758488.

Respecto a la apreciación de las pruebas, quien pretende demostrar le incumbe probar; sin embargo, Respecto a la apreciación de las pruebas, quien pretende demostrar le incumbe probar; sin embargo, en materia de la actuación administrativa, es preciso hacer las siguientes consideraciones sobre la carga de la prueba:

*"La Carga de la Prueba deriva del onus probandi que es una expresión latina del principio jurídico que señala quién está obligado a probar un determinado hecho ante los tribunales. Su fundamento radica en un viejo aforismo de derecho que expresa que lo normal se presume, lo anormal se prueba. Por tanto, quien invoca algo que rompe el estado de normalidad, debe*

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 78469 DEL 30 DE DICIEMBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR EMPRESA DE TRANSPORTE LINEAS ESPECIALES DE COLOMBIA LINEASCOL S.A.S CON NIT. No. 830092229-4.

*probarlo "affirmanti incumbit probatio": a quien afirma, incumbe la prueba, quiere decir con este aforismo es que la carga o el trabajo de probar un enunciado debe recaer en aquel que rompe el estado de normalidad. El que afirma poseer una nueva verdad sobre un tema. "5 De allí, que la carga de la prueba implica una autorresponsabilidad, por su conducta en el proceso, el disponer que si no aparece en éste la prueba de los hechos que lo benefician recibirá una decisión desfavorable, debido a la inactividad probatoria".*

En Decisión No.161-4533 de la Procuraduría General de la Nación se analiza la utilidad de las pruebas presentadas por las partes, a saber:

*"Así mismo, es preciso hacer referencia a principios importantes por medio de los cuales tales criterios cobran su verdadero significado. La conducencia es «la idoneidad legal que tiene la prueba para demostrar determinado hecho» y la pertinencia «es la adecuación entre los hechos que se pretenden llevar al proceso y los hechos que son tema de la prueba en éste»; pero también puede ocurrir que las pruebas conducentes y pertinentes pueden ser rechazadas por resultar inútiles para el proceso, así «la prueba es inútil cuando sobra, por no ser idónea, no en sí misma, sino con relación a la utilidad que le debe prestar al proceso, ya que éste solo puede recaudar las pruebas necesarias para el pronunciamiento del fallo»."*

Es de anotar que la prueba, es aquel elemento sobre el cual se edifica la base o sustento, de un hecho supuesto, de allí que como bien lo dicta el artículo 164 del CGP, toda decisión judicial debe fundarse en las pruebas regular y oportunamente allegadas al proceso.

De allí, que la carga de la prueba implica una autorresponsabilidad, por su conducta en el proceso, el disponer que si no aparece en éste la prueba de los hechos que lo benefician recibirá una decisión desfavorable, debido a la inactividad probatoria, no es suficiente decir que el automotor no estaba en el plan de rodamiento para el día de los hechos, debe probarlo.

A modo de conclusión, se tiene que si bien la carga de la prueba se configura en la mayoría de los casos en cabeza de la Administración como sujeto juzgador, para el caso en concreto, atendiendo a la distribución de las cargas probatorias, tendría esta Superintendencia que suplir una carga probatoria inicial, predeterminada y suficiente, permitiendo de esta manera que quien actúa como investigado demuestre como prueba en contrario que su actuar se llevó a cabo de manera diligente, es decir, que el desarrollo de la actividad para la cual se le concedió habilitación para operar, haya cumplido la normatividad que supedita su actividad económica garantizando de esta manera que la prestación del servicio se haya desarrollado en las condiciones de seguridad, accesibilidad y comodidad que se exige según el artículo 1° de la Ley 336 de 1996 y demás principios rectores.

En esos términos, la autenticidad del documento público es un aspecto de suprema importancia, puesto que el mérito probatorio de tal documento está en función de su autenticidad y dado que el Informe de Infracción al Transporte fue aportado a la presente actuación en original, es decir, es auténtico, tiene valor probatorio, a causa de esto, es claro que de él se desprende unos hechos tales como: la empresa transportadora y la infracción cometida que se aprecia, circunstancias que en su conjunto invierten la carga de la prueba para la empresa, toda vez que es a ella a quien se le impone desvirtuar los mentados hechos que constituyen un indicio de su responsabilidad y deben tenerse como prueba al ser apreciados en su conjunto de acuerdo con las reglas de la sana crítica, pues guardan una armonía entre ellos. Por lo tanto se demuestra que la investigada realizó la prestación de un servicio no autorizado, al cambiar la modalidad del servicio para la cual se encuentra habilitada.

Ahora bien, es de tener en cuenta que las infracciones deben estar definidas en forma clara, precisa e inequívoca, y para el caso que aquí nos compete es claro que la normatividad se encuentra tipificada, como bien lo expresan el literal d) e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 en concordancia con los códigos de infracción 590 y 531 de la Resolución No. 10800 de 2003, que indica: "... prestar el servicio público de transporte en otra modalidad de servicio". (...) ". Normatividad congruente con la infracción y la aplicable al caso del Transporte Público Terrestre Automotor.

De otra parte la Corte constitucional en su Sentencia C- 713 del 2012 menciona que:

*"(.) Posteriormente, frente al derecho administrativo sancionatorio, esta Corporación en Sentencia C-860 de 2006, reiteró la flexibilidad que en esta materia adquieren los principios de legalidad y tipicidad como parte del derecho al debido proceso, no siendo exigible con tanta intensidad y rigor la descripción típica de las conductas y la sanción, y considerando incluso la admisibilidad de conceptos indeterminados y tipos en blanco, cuando manifestó: "La jurisprudencia constitucional, ha sostenido reiteradamente que el derecho administrativo sancionador guarda importantes diferencias con otras modalidades del ejercicio del ius puniendi estatal, específicamente con el derecho penal, especialmente en lo que hace referencia a los principios de legalidad y de tipicidad, al respecto se ha sostenido que si bien los comportamientos sancionables por la Administración deben estar previamente definidos de manera suficientemente clara; el principio de legalidad opera con menor rigor en el campo del derecho administrativo sancionador que en materia penal; por lo tanto el uso de conceptos indeterminados y de tipos en blanco en el derecho administrativo sancionador resulta más admisible que en materia penal"*

La noción de tipo en blanco o indeterminado en materia sancionatoria ha sido explicada por la Corte así:

*"Por lo tanto la tipicidad en las infracciones disciplinarias se establece por la lectura sistemática de la norma que establece la función, la orden o la prohibición y de aquella otra que de manera genérica prescribe que el incumplimiento de tales funciones, órdenes o prohibiciones constituye una infracción disciplinaria. Esta forma de definir la tipicidad a través de normas complementarias, es un método legislativo que ha sido denominado el de las normas en blanco. Estas consisten en descripciones incompletas de las conductas sancionadas, o en disposiciones que no prevén la sanción correspondiente, pero que en todo caso pueden ser complementadas por otras normas a las cuales remiten las primeras. Sobre los tipos en blanco, la Corte ha dicho esas descripciones penales son constitucionalmente válidas, siempre y cuando el correspondiente reenvío normativo permita al intérprete determinar inequívocamente el alcance de la conducta penalizada y de la sanción correspondiente".*

Así las cosas este despacho considera que mediante la Resolución que aquí se ataca en ningún momento viola el principio de tipicidad, toda vez que en el mismo se plasma la normatividad congruente con la infracción y la aplicable al caso del Transporte Público Terrestre Automotor.

Es de acotar que esta delegada actuó en observancia del principio de tipicidad toda vez que cumplió con los siguientes elementos: (i) la conducta sancionable esta descrita de manera específica y precisa, como lo es el código de infracción 531, del artículo 1 de la Resolución 10800 de 2003, (ii) exista una sanción cuyo contenido material este definido en la ley, estipulado en como lo es en el literal d)e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 y (iii) se concluyó que existe una correlación entre la conducta y la sanción, toda vez que se comprobó que para el momento de los hechos el conductor; *prestando un servicio no autorizado 590, en otra modalidad de servicio 531.*

Este despacho encuentra que la formulación del cargo tanto en el acto de apertura como en el acto sancionatorio, si expone la conducta endilgada o razones de manera clara y concreta, también en la casilla 16 del IUIT el agente deja expresamente que el vehículo infractor está realizando un servicio no autorizado cobrando \$105.000 por todo, los pasajeros manifiestan cancelar por el servicio al conductor en pesos y efectivo colombiano... y observa cuando y que el Sr... le cancela \$40.000 pesos por el recorrido al conductor, es decir que prestaba el servicio en otra modalidad, es decir incurrió en la infracción 590 en concordancia con el código de infracción 531 de la resolución 10800 de 2003.

Ahora bien, con respecto al argumento de que se *el agente registra es un código de inmovilización* tal como se observa en el informe de infracciones y que por ende no hay infracción a la norma de transporte, este despacho advierte que el Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, mediante radicación No.11001-03-24-000-2004-00186-01, del 24 de septiembre de 2009, señaló:

*"En cuanto al artículo 47 del Decreto 3366 de 2003 que establece que la inmovilización consiste en suspender temporalmente la circulación de un vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público y que se impondrá sin perjuicio de las sanciones que por la comisión de la falta se impongan, se tiene que esta medida preventiva está contemplada en la Ley 105 de 1993 artículo 9° numeral 5°. Como bien lo señala la entidad demandada cuando se*



POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 78469 DEL 30 DE DICIEMBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR EMPRESA DE TRANSPORTE LINEAS ESPECIALES DE COLOMBIA LINESCOL S.A.S. CON NIT. No. 830092229-4.

*impone además de la sanción, la inmovilización del vehículo no se está violando el debido proceso pues son dos situaciones distintas sobre lo cual la Corte Constitucional ha dicho que la imposición de diversas sanciones respecto de la misma conducta, no implica de por sí una violación al principio non bis in idem de tal manera que si una persona con una sola conducta quebranta varios bienes jurídicos, mal podría aducir a su favor el citado principio. (...) En este caso no se viola el principio non bis in idem, porque no se trata de una doble sanción por el mismo hecho, sino, se repite, de una medida preventiva. Sin embargo la Sala declarará la nulidad del inciso 5 del artículo 47 del decreto demandado, que impone una multa a cargo del propietario, porque las sanciones deben estar establecidas en la ley, como ya se dijo".*

En ese orden de ideas, como ya se mencionó antes, la inmovilización del vehículo se impone como medida preventiva con el fin de subsanar la infracción, es decir no implica una sanción; y el otro, es el procedimiento sancionatorio legal establecido que consiste en una investigación administrativa que se realiza a la empresa donde se encuentra vinculado el vehículo que cometió infracción a la norma de transporte público terrestre automotor, con el fin de determinar la responsabilidad de la misma y si el caso es sancionada con multa, independientemente que se haya inmovilizado, no quiere decir que la infracción a la norma de transporte no la haya cometido teniendo en cuenta que el agente registra todo el detalle de su hallazgo en la casilla 16, permitiendo establecer de manera clara, precisa e inequívoca la conducta concordante y esta es que se encontraba prestando el servicio en otra modalidad.

El agente de tránsito y transporte, diligencia el IUIT mencionado, en donde manifestó que el Vehículo infractor, prestaba el servicio público de transporte en otra modalidad, efectuaba por ende un servicio no autorizado; imponiendo su firma y conminando al conductor del vehículo a suscribir la información que el funcionario diligenció en el Informe único de Infracción de Transporte. En el presente caso; se pudo observar que el conductor no objetó de ninguna manera el contenido del IUIT en mención, puesto que el policía no manifestó ello dentro del Informe.

Procede este despacho a esclarecerle al recurrente, que el informe de infracciones en mención, presentado por la autoridad correspondiente, obedece a una transgresión a las normas de transporte, y está presentado en el formato que para el efecto reglamento el Ministerio de transporte y es prueba para el inicio de la investigación administrativa correspondiente, toda vez que, así lo establece el Decreto 3366 de 2003 en sus artículos 2 y 54, su alcance es administrativo. (Normas que se encuentran vigentes, toda vez que no fue declarado nulo por el consejo de estado en la sentencia del 19 de mayo de 2016 Rd.:11001 03 24 000 2008 00107 00).

Revisando los folios que contienen en expediente, se observa que la empresa recurrida, no aporta pruebas que la exoneren de la conducta endilgada; no hay ninguna prueba aportada por la empresa sancionada que demuestren que su actuación es diligente, que cumple con los lineamientos establecidos en la normatividad que lo cobija como empresa habilitada para operar, que si bien es cierto la misma, permite desarrollar su actividad económica, esta se debe dar en condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad, por lo tanto este despacho encontró solo el Informe de infracciones de transporte ya mencionado, como único documento en el expediente que prestaba merito probatorio y basados en él se procedió al fallo.

En lo relacionado con la presunción de inocencia; es necesario establecer qué; la presente investigación está encaminada a determinar la diligencia y el buen proceder de la empresa de transporte; por tanto; la empresa no puede escudarse en intervenciones de terceros dentro del transporte; toda vez que si la empresa, demuestra que cumplió con lo establecido en la normatividad propia del servicio público terrestre automotor, el hecho de un interviniente de la cadena de transporte no le acarrearía responsabilidad. En relación con esto la Corte Constitucional ha expresado lo siguiente:

*"(...) La presunción de inocencia va acompañada de otra garantía: "el in dubio pro administrado" toda vez que si el Estado no cumple con la carga probatoria que le corresponde y existen dudas razonables respecto de la responsabilidad de quien está siendo objeto de investigación, la única respuesta posible es la exoneración.*

*No obstante lo anterior, es indispensable señalar que los principios de presunción de inocencia y de "in dubio pro administrado", admiten modulaciones en derecho administrativo sancionatorio que incluso podría conducir a su no aplicación, es decir procedimientos administrativos sancionatorios en los que se parte de la regla inversa: se presume la culpabilidad, de forma tal que la carga de la prueba se desplaza al presunto infractor y para que éste no sea declarado responsable debe demostrar durante la actuación administrativa que actuó diligentemente o que el acaecimiento de los hechos se dio por una causa extraña (fuerza mayor, caso fortuito o intervención de un tercero). No se trata de un régimen de responsabilidad objetiva sino de una reasignación de la carga probatoria, la responsabilidad sigue siendo subjetiva porque como se desprende de lo afirmado existe la posibilidad de exoneración comprobando un comportamiento ajustado al deber objetivo de cuidado (...)"*

Queremos traer a colación, que el artículo 365 de la Constitución Política establece que el Estado mantendrá la regulación, control y vigilancia de los servicios públicos, en procura de garantizar el mejoramiento continuo en la prestación de dichos servicios y la satisfacción del interés social.

Que de conformidad con el artículo 365 de la Constitución Política, los servicios públicos son inherentes a la función social del Estado, siendo su deber asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.

### **RESPONSABILIDAD DE LA EMPRESA TRANSPORTE ESPECIAL**

Ahora bien, el recurrente nunca negó que el vehículo tuviera vínculo con la empresa. El capítulo 2, artículo 6, del Decreto 174 de 2001 (Norma vigente para la época), Decreto 431 del 14 de marzo de 2017 artículo 1. Modifíquese el artículo 2.2.1.6.4 del capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

*"Artículo 2.2.1.6.4. Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial. Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas que tengan una característica común y homogénea en su origen y destino, como estudiantes, turistas, empleados, personas con discapacidad y/o movilidad reducida, pacientes no crónicos y particulares que requieren de un servicio expreso, siempre que hagan parte de un grupo determinable y de acuerdo con las condiciones y características que se definen en el presente Capítulo.*

*Parágrafo 1. La prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial se realizará previa la suscripción de un contrato entre la empresa de transporte habilitada para esta modalidad y la persona natural o jurídica contratante que requiera el servicio. El contrato deberá contener, como mínimo, las condiciones, obligaciones y deberes pactados por las partes, de conformidad con las formalidades previstas por el Ministerio de Transporte y lo señalado en el presente Capítulo."*

Ahora bien, es preciso indicar que no es posible eximir a la empresa sobre su responsabilidad directa en los temas relacionados al transporte ya que la ley permite a las empresas de transporte público y a los propietarios de vehículos, vincular a los equipos para la prestación de servicio público de transporte bajo la responsabilidad de la empresa afiliadora.

Respecto al tema el artículo 6° de los Decretos 171, 174 y 175 de 2001, que tratan sobre el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, especial y mixto, respectivamente, expresamente citan sobre la citada responsabilidad que recae directamente sobre las empresas. Hoy compilado en el Decreto 1079 de 2015 –Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte. Decreto 431 de 2017.

Pues si bien es cierto, la empresa debe asumir una actitud diligente frente a la actividad de sus afiliados al momento de prestar el servicio, ya que esta clase de situaciones conllevan a cuestionar el ejercicio de control efectivo que está ejerciendo la empresa sobre sus afiliados, por ende es de tener en cuenta que el Estado confió en la misma cuando ésta fue habilitada para operar, toda vez que la empresa en su momento demostró la suficiente capacidad para cumplir con el propósito para el cual fue creada y con esta clase de situaciones se está demostrando lo contrario.

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 78469 DEL 30 DE DICIEMBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR EMPRESA DE TRANSPORTE LINEAS ESPECIALES DE COLOMBIA LINEASCOL S.A.S. CON NIT. No. 830092229-4.

De igual forma, si se presenta una infracción en desarrollo de la prestación del servicio público de transporte, la responsabilidad se le atribuye a la empresa afiladora del equipo que presta el servicio, sin perjuicio de que la misma pueda iniciar las acciones procedentes en contra de quien materialmente hubiese ejecutado la infracción.

Es aplicable al caso que nos ocupa lo expresado por el Consejo de Estado, donde ha sido enfático al decir que los vehículos son el medio por el cual la empresa desarrolla su objeto social, es decir que la actividad u operación de los automotores es la actividad de la empresa, de allí desprende su facultad de ejercer control.

En este sentido este despacho sostiene que al analizar los hechos presentados en el Informe Único de Infracciones de Transporte, la investigada cometió una conducta reprochable al dejar que el vehículo de placas mencionado, prestara un servicio en otra modalidad, es decir, se encontraba prestando un servicio no autorizado. La empresa no allegó ningún documento que logre exonerarse de la responsabilidad frente a la conducta reprochable, la empresa debe hacer el seguimiento debido mediante mecanismos efectivos, que se refleje en no infracciones.

**En este sentido la Honorable Corte Constitucional sostiene:**

**DE LA RESPONSABILIDAD DE LA EMPRESA PRESTADORA DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR -Culpa in vigilando. Culpa in eligendo - Teoría del riesgo creado o riesgo beneficio - Régimen de responsabilidad objetiva - Responsabilidad directa, Responsabilidad indirecta.**

*"En el Código Civil regulan el tema de la responsabilidad civil extracontractual por el hecho ajeno. Este tipo de responsabilidad civil es la que se imputa por disposición de la ley a una persona que a pesar de no ser la causante inmediata del daño, está llamada a repararlo por la presunción de culpa que sobre ella pesa, la cual, según un sector de la doctrina acogido por nuestro ordenamiento civil, se funda en el incumplimiento del deber de vigilar, elegir o educar - culpa in vigilando, culpa in eligendo- al causante inmediato del daño, con quien de acuerdo con los supuestos previstos en las normas, tiene una relación de cuidado o dependencia.*

*El entendimiento de la modalidad de responsabilidad por el hecho ajeno ofrece alguna discusión en la doctrina, como quiera que bajo una comprensión más compleja se suele sostener que la responsabilidad en estos casos no tiene origen en la conducta de un tercero - responsabilidad indirecta-, sino en el incumplimiento del deber propio -responsabilidad directa -, cual es en cada caso el de vigilar, elegir o educar y que vendría a constituir la causa inmediata del daño.*

*Al margen de esta discusión y de los diferentes alcances que se dejan expresados en esta providencia, se observa que la responsabilidad por el hecho ajeno tiene un fundamento común en la necesidad ponderada por el legislador dentro de su amplia potestad de configuración política, de garantizar a la víctima la reparación del daño, en consideración a la previsible incapacidad física o patrimonial de quien lo ocasiona en forma inmediata y la relación de dependencia o cuidado de éste con el civilmente responsable. Fundamento que a la postre no sufre alteración alguna si la institución jurídica es entendida bajo un régimen de responsabilidad objetiva o uno de culpa presunta, o acaso razonada como responsabilidad directa o indirecta<sup>6</sup>.*

*"En nuestro régimen, en todo caso, la presunción de culpa comporta un reproche a la permisividad, tolerancia o negligencia de la persona que por tener bajo su cuidado o dependencia a otra, ostenta lo que en el argot jurídico se denomina una "posición de garante"<sup>7</sup> "y, por ello, el deber de tratar de impedir que aquél actúe ocasionando daños a terceros con su conducta. Así estructurado, es lo cierto que la lectura de la norma a pesar de la presunción que conlleva parecería exigir la prueba de la culpa del causante mediato frente a*

<sup>6</sup> Corte Constitucional Sentencia C-1235 del 29 de noviembre de 2005. M.P., Rodrigo Escobar Gil, consideración jurídica No. 3.

<sup>7</sup> Cfr. Sentencias. T-327 de 2004 y C-692 de 2003

*lo cual la doctrina nacional propone que tan sólo sea necesaria la prueba de la culpa del directamente responsable*<sup>8</sup>.

**Por su parte la Honorable Corte Suprema de Justicia aduce:**

*"La responsabilidad, en uno y otro caso, surge de la presunción de que quien tiene a su cargo al causante directo del daño, no ejerce en forma adecuada el deber de vigilancia y control, luego subordinación y vigilancia son elementos propios de esta forma de responsabilidad civil.*

*De igual forma existe tal presunción para el "guardián" de ciertas actividades consideradas como peligrosas y para el "custodio" del instrumento mediante el cual éstas se realizan, debido al riesgo que entraña para terceros la utilización de determinados bienes en su ejecución, como acontece por ejemplo en la conducción de vehículos automotores; responsabilidad consagrada en el artículo 2356 de la Codificación Sustantiva Civil.*

*La guarda, vale decir, el poder de mando sobre la cosa, que se materializa tanto en la capacidad de dirección, manejo y control, como cuando de ella se obtiene lucro o provecho económico, de la cual deriva la presunción de responsabilidad civil, puede ser material o jurídica, sin que resulte relevante si se es o no propietario del bien sobre el que aquella se ejerce.*

*De igual forma, esta Corporación en su Sala Civil se ocupó de definir el contenido y alcance del concepto de "guardián" en actividades peligrosas, así como la posibilidad de que exista una "guarda compartida" entre la empresa transportadora y el propietario del automotor con el cual se ejerce aquella, en un caso donde se discutía la responsabilidad civil de las sociedades transportistas cuyo negocio es operar y explotar los vehículos que de otras personas vinculan, al respecto señaló<sup>9</sup>:*

*Y sobre este particular, propicio al caso ventilado, la jurisprudencia colombiana, de antaño, acuñó la concepción del guardián del bien con el que se cumple dicha actividad, planteando que es la persona "(...) física o moral que, al momento del percance, tuviere sobre el instrumento generador del daño un poder efectivo e independiente de dirección, gobierno o control, sea o no dueño, y siempre que en virtud de alguna circunstancia de hecho no se encontrare imposibilitado para ejercitar ese poder" (G.J. T. CXLII, pág. 188).*

*Tendencia que, así mismo, dejó reseñada en el siguiente texto: "Desde luego haya que advertir que al momento de verificar contra quién se dirige la demanda de responsabilidad civil derivada del ejercicio de las actividades peligrosas, la cuestión debe ser examinada según quienes sean sus guardianes, perspectiva desde la cual se comprenden por pasiva todas aquellas personas naturales o jurídicas de quienes se pueda predicar potestad, uso, mando, control o aprovechamiento efectivo del instrumento mediante el cual se realizan aquéllas actividades"<sup>10</sup>*

*Situación bien diferente es la de la empresa de transporte a la cual se encuentra inscrito el vehículo con el cual se causa el daño, pues como lo tienen bien definido las Salas de Casación Penal y Civil de la Corte, en tales eventos la persona jurídica debe responder civilmente "en cuanto afiliadoras para la prestación regular del servicio a su cargo, independientemente de que no tengan la propiedad del vehículo respectivo, ostentan el calificativo de guardianas de las cosas con las cuales se ejecutan las actividades propias de su objeto social, "no sólo porque obtienen aprovechamiento económico como consecuencia del servicio que prestan con los automotores así vinculados sino debido a que, por la misma autorización que le confiere el Estado para operar la actividad, pública por demás, son quienes de ordinario ejercen sobre el automotor un poder efectivo de dirección y control, dada la calidad que de tenedoras legítimas adquieren a raíz de la afiliación convenida con el propietario o poseedor del bien, al punto que,*

<sup>8</sup> Javier Tamayo Jaramillo, "De la Responsabilidad Civil" Tomo I, Editorial Temis, Bogotá 1999, página 212.

<sup>9</sup> Corte Suprema de Justicia. Sentencia de casación civil No. S- 25-02-2002 del 25 de febrero de 2002, expediente 6762. M-P. Jorge Santos Ballesteros

<sup>10</sup> Corte Suprema de Justicia, sala de casación civil y agraria. M.P., Trejos Bueno Silvio Fernando, sentencia 5220 del 26 de noviembre de 1999.

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 78469 DEL 30 DE DICIEMBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR EMPRESA DE TRANSPORTE LINEAS ESPECIALES DE COLOMBIA LINEASCOL S.A.S. CON NIT. No. 830092229-4.

*por ese mismo poder que desarrollan, son las que determinan las líneas o rutas que debe servir cada uno de sus vehículos, así como las sanciones a imponer ante el incumplimiento o la prestación irregular del servicio, al tiempo que asumen la tarea de verificar que la actividad se ejecute previa la reunión integral de los distintos documentos que para el efecto exige el ordenamiento jurídico y las condiciones mecánicas y técnicas mediante las cuales el parque automotor a su cargo debe disponerse al mercado.”<sup>11</sup> (Subrayado de la Sala).”<sup>12</sup>*

Así, los planteamientos anteriormente expuestos, permiten establecer que a la empresa de Transporte es quien se le impone la carga de ejercer control y vigilancia de la actividad que desarrollen sus equipos; es quien debe controlar la labor de vigilancia sobre el personal y el parque automotor y en general de las actividades propias de su objeto social, lo anterior dentro del marco legal, sin generar variaciones por circunstancias propias o de un tercero, por tal razón no se encuentra consolidado los eximentes de responsabilidad sea por caso fortuito, fuerza mayor o hecho exclusivo y atribuible a un tercero. Teniendo en cuenta, que al ser una persona jurídica que preste dicho servicio debe minimizar los riesgos y tomar medidas para prevenir las faltas.

Respecto de la falsa motivación el Consejo de Estado, en sentencia del 29 de abril de 2015, expuso:

*“Ahora, la exigencia de que el acto administrativo sea motivado es un problema de forma del acto. Cuando la Constitución o la ley mandan que ciertos actos se dicten de forma motivada y que esa motivación conste, por lo menos, en forma sumaria en el texto del acto administrativo, se está condicionando el modo de expedirse, esto es, la forma del acto administrativo, tal como ocurre con el artículo 35 del Decreto 01 de 1984 (en igual sentido puede verse el artículo 42 de la Ley 1437 de 2011), que exige que los actos administrativos de contenido particular y concreto se expidan con una motivación, al menos, en forma sucinta, esto es, breve, pero sustancial.”*

La falsa motivación es una causal independiente y autónoma, en la medida en que alude a los hechos del caso y a la prueba. En efecto, la falsa motivación se relaciona directamente con el principio de legalidad de los actos y con el control de los hechos determinantes de la decisión administrativa.

Por lo tanto, para que la pretensión de nulidad de un acto administrativo por falsa motivación prospere, se debe demostrar (I) que los hechos que la administración tuvo en cuenta como motivos determinantes de la decisión no se probaron en la actuación administrativa o (II) que la administración omitió tener en cuenta hechos que sí estaban demostrados y que si se hubiesen considerado habrían modificado sustancialmente la decisión.

La falsa motivación parte del supuesto de que el acto administrativo si se motivó, pero de manera falsa, engañosa o, simplemente, con fundamento en hechos no probados.

Frente a lo anterior, uno de los requisitos para que proceda la falsa motivación es que los hechos que la administración tuvo en cuenta como motivos determinantes de la decisión no se probaron en la actuación administrativa, sin embargo, este requisito queda desvirtuado, toda vez que el hecho que dio paso para esta investigación administrativa corresponde a la información consignada en el Informe Único de Infracción al Transporte No.13758488.

De otro lado establece el artículo 47 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, señala los requisitos para la expedición del acto administrativo en el que se formularan los cargos, el cual señalará:

*Artículo 47. Procedimiento Administrativo Sancionatorio: (...)*

Consejo de Estado, sección cuarta, 29 abril de 2015, radicado No. 11001-03-15-000-2014-04126-00, C.P., Hugo Hernando Bastidas Bárcenas:

*“Concluidas las averiguaciones preliminares, si fuere del caso, formulará cargos mediante acto administrativo en el que señalará, con precisión y claridad, los hechos que lo originan, las*

<sup>11</sup> Ibidem. Sentencia de casación civil No. 7627 del 20 de junio de 2005.

<sup>12</sup> Casación Rdo. 37285 del 13 de marzo de 2013.

*personas naturales o jurídicas objeto de la investigación, las disposiciones presuntamente vulneradas y las sanciones o medidas que serían procedentes”.*

Frente a los requisitos, la resolución del fallo, cumplió a cabalidad con cada una de ellas por lo siguiente:

- a) Los hechos que lo originan: el día 9 de mayo de 2014, el vehículo de placas SPT-184
- b) Personas naturales o jurídicas objeto de la investigación: En la casilla 11 se describe claramente EMPRESA DE TRANS. LINEAS ESPECIALES DE COLOMBIA LINEASCOL.
- c) Disposiciones presuntamente vulneradas: artículo 1 código 590 Y 531 de la resolución 10800 de 2003.
- d) Sanciones o medidas que serían procedentes: Capítulo IX de la ley 336, en su artículo 46, literal d) y e).

Por todo lo anterior, queda desvirtuado el argumento donde indica la empresa sancionada que existe falsa motivación en el acto administrativo, teniendo en cuenta, que se ha cumplido a cabalidad lo establecido por el Consejo de Estado y por la ley 1437 de 2011, ya que en primer lugar el agente de policía que levanto el Informe de Infracción lo hizo en ejercicio de sus facultades como funcionario público. Ya mencionado arriba (artículo 54 del Decreto 3366 de 2003). El informe de esta autoridad *“se tendrá como prueba para el inicio de la investigación administrativa correspondiente”* y en segundo lugar la resolución por la cual se abre investigación administrativa.

Sobre la irretroactividad, ultractividad y retrospectividad de las normas se debe decir que: (i) por regla general las normas jurídicas se aplican de forma inmediata y hacia el futuro, pero con retrospectividad; (ii) el postulado de irretroactividad de la ley implica que una norma jurídica no tiene prima face la virtud de regular situaciones jurídicas que se han consumado con arreglo a normas anteriores; (iii) la aplicación retrospectiva de una norma jurídica comporta la posibilidad de afectar situaciones fácticas y jurídicas que se han originado con anterioridad a su vigencia, pero que aún no han finalizado al momento de entrar a regir la nueva norma, por encontrarse en curso la aludida situación jurídica y; (iv) tratándose de leyes que se introducen en el ordenamiento jurídico con el objeto de superar situaciones de marcada inequidad y discriminación (tuitivas), el juzgador debe tener en cuenta, al momento de establecer su aplicación en el tiempo, la posibilidad de afectar retrospectivamente situaciones jurídicas en curso.<sup>13</sup>

En este orden de ideas vemos que el decreto 348 de 2015 puede llegar a regular *per se* la aplicación del mismo a hechos pasados, sin embargo es claro para este despacho, que para la fecha de los hechos se encontraba vigente el decreto 174 de 2001, se falló con base en el mismo decreto mencionado, ya que las situaciones jurídicas específicas que se investigan en la presente investigación son las que versan en los decretos precedentemente mencionados, por lo tanto no afectará la validez jurídica de la actual, en el sentido que los fundamentos fácticos y jurídicos se regulan en igual forma en dichos decretos. En la resolución No. 78469 del 30 de diciembre de 2016 la primera instancia se fundamenta respecto al decreto 174 de 2001 vigente para la época de los hechos y va más allá con su argumentación al relacionar el decreto 348 de 2015 que a su vez fue compilado en el decreto 1079 de 2015, fundamentando normativamente la conducta reprochable en las mencionadas normas.

El principio de legalidad, en términos generales, como la ha sostenido la Corte Constitucional en Sentencia C-564 de 2000:

*“...puede concretarse en dos aspectos el primero, a que exista una ley previa que determine la conducta objeto de sanción y, el segundo, en la precisión que se emplee en ésta para determinar la conducta o hecho objeto de reproche y la sanción que ha de imponerse; aspecto éste de gran importancia, pues con él se busca recortar al máximo la facultad discrecional de la administración en ejercicio del poder sancionatorio que le es propio, precisión que se predica no sólo de la descripción de la conducta, sino de la sanción misma.”*

De la anterior cita, se pueden extraer las siguientes conclusiones: En el derecho sancionador administrativo uno de sus principios es el de la legalidad, lo que conlleva a sostener que la conducta

<sup>13</sup> Corte Constitucional. Sentencia T-110 de 2011

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 78469 DEL 30 DE DICIEMBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR EMPRESA DE TRANSPORTE LINEAS ESPECIALES DE COLOMBIA LINESCOL S.A.S. CON NIT. No. 830092229-4.

descrita como infracción y su respectiva sanción están previamente definidas con absoluta claridad en la Ley; ahora es de tener presente que el principio de legalidad en materia del derecho administrativo sancionador es menos estricto que en materia del derecho penal a pesar de estar sujeto a las garantías propias del debido proceso señalado en el artículo 29 de la Constitución Política varía su aplicación y no puede aplicarse con la misma severidad (Corte Constitucional en sentencia C-616 de 2002).

Los actos dictados por la administración gozan de una presunción de legitimidad conforme a la cual se estima que los mismos se encuentran apegados a derecho hasta que no se demuestre lo contrario; de allí que, para enervar sus efectos corresponderá al accionante presentar la prueba en contrario de esa presunción atendiendo el principio de la presunción de veracidad del acto administrativo que dice:

*"En materia contencioso administrativa de anulación, la presunción de legitimidad, veracidad y legalidad del acto administrativo va a provocar que sea el recurrente quien tenga la obligación de desvirtuarla probando la ilegalidad o incorrección, la falsedad del acto o la inexactitud de los hechos que le dieron fundamento (inversión de la carga de la prueba). De allí que se ha dejado fuera de toda duda la consideración del principio de la presunción de legitimidad del acto administrativo como fundamento de la carga de la prueba que incumbe al recurrente."*

Este Despacho advierte que la actuación en primera instancia se desarrolló bajo los parámetros establecidos en la Ley 336 como norma especial y la Ley 1437 de 2011, respetando las garantías previas y las posteriores del debido proceso administrativo. Al respecto, la Corte Constitucional manifestó<sup>14</sup>:

*"La jurisprudencia constitucional ha diferenciado entre las garantías previas y posteriores que implica el derecho al debido proceso en materia administrativa. Las garantías mínimas previas se relacionan con aquellas garantías mínimas que necesariamente deben cobijar la expedición y ejecución de cualquier acto o procedimiento administrativo, tales como el acceso libre y en condiciones de igualdad a la justicia, el juez natural, el derecho de defensa, la razonabilidad de los plazos y la imparcialidad, autonomía e independencia de los jueces, entre otras. De otro lado, las garantías mínimas posteriores se refieren a la posibilidad de cuestionar la validez jurídica de una decisión administrativa, mediante los recursos de la vía gubernativa y la jurisdicción contenciosa administrativa"*

Es pertinente aclarar que en ningún momento la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor en la primera instancia, ha conculcado norma Constitucional alguna, basta con el análisis de la jurisprudencia la cual determina los parámetros del debido proceso administrativo, tal como se presenta en la Sentencia T-1082/2012.

Así las cosas, en el curso de la investigación administrativa siempre se le respetó el derecho al debido proceso al investigado, así: **i) publicidad**, ya que se ha comunicado y notificado todo el trámite administrativo en virtud de lo consagrado en el Capítulo Quinto de la Ley 1437 de 2011; **ii) contradicción**, por cuanto se dio traslado al investigado para que presentara los debidos descargos y las pruebas que sustentaran su posición. En ese sentido, la resolución por la cual se abrió la investigación administrativa contra la vigilada, ha cumplido con los requisitos exigidos por la Ley 1437 de 2011, ya que se ha hecho una relación de las pruebas aportadas, la apertura y ahora el fallo de la investigación ha sido sustentada jurídicamente y se ha dispuesto el traslado para que el investigado responda a los cargos y los recursos de ley a que tenía derecho; **iii) legalidad de la Prueba**, en virtud del artículo 257 del Código General del Proceso por medio del cual se establece la legalidad y presunción de autenticidad de los documentos públicos como medios de prueba; **iv) in dubio pro investigado**, en virtud de las pruebas que reposan en el expediente, se ha podido determinar una certeza, más allá de toda duda razonable, acerca de la responsabilidad de la investigada, por lo tanto, no hay aplicación del principio *in dubio pro investigado*; **v) juez natural**, teniendo en cuenta los artículos 27, 41 y 42 de la Ley 1ª de 1991, el numeral 9 del artículo 44 del Decreto 101 de 2000, los artículos 3 y 6 del Decreto 2741 de 2001 y los numerales 11 y 16 del artículo 8 de la misma norma, la Superintendencia de Puertos y Transporte es la entidad competente para juzgar a la investigada; **vi) doble instancia**, considerando que contra la resolución procede el recurso de apelación ante el Superintendente de Puertos y Transporte, la alzada fue concedida al investigado mediante la resolución No. 27445 del 21 de junio de 2017 y **vii) favorabilidad**, por cuanto se está dando aplicación al literal d) e) artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

<sup>14</sup> Corte Constitucional. Sentencia C-034/14. M.P. María Victoria Calle Correa.

2/13/16

Aunado lo anterior, encontramos que esta actuación se cumplió con todas y cada una de las etapas del principio constitucional del Debido Proceso, con lo cual no se vulneró ninguno de los principios mencionados por la empresa sancionada, pues se comunicó, se notificó, se dio traslado de los cargos para que ésta presentara los respectivos descargos y se notificó el correspondiente fallo y dando traslado para la interposición de los respectivos recursos, cumpliendo con ello el principio de la publicidad de los actos administrativos y no como lo pretende hacer ver la empresa de que se le vulneró el Debido Proceso.

De otra parte, al mismo tiempo debe quedar claro, que la Resolución 10800 de 2003 (fundamento también de la investigación) es un desarrollo reglamentario del artículo 54 del Decreto 3366 de 2003, el cual obviamente no se encuentra afectado de suspensión, como se explicara más adelante y como tal tiene entera vigencia.

De todo lo expuesto, éste despacho encuentra pertinente aclararle al recurrente que:

El régimen sancionatorio, aplicado en la resolución del fallo, se encuentra regulado por la ley 336 de 1996, es decir, las infracciones a las normas del transporte, contravenciones y las sanciones respectivas están establecidas en la Ley.

Mediante el Auto del 24 de julio de 2008 de la Sección Primera del Consejo de Estado, radicado N° 2008-00098, Consejero Ponente el Dr. Marco Antonio V. Moreno, suspendió provisionalmente los artículos 12, 13, 14, 16, 18, 19, 20, 22, 24, 25, 26, 28, 30, 31, 32, 34, 36, 39, 40, 41, 42, 43, 44 y 57 del Decreto 3366 de 2003 del 21 de noviembre de 2003.

No obstante como ya lo había mencionado, Mediante fallo proferido por el Consejo de Estado, Sección Tercera, de mayo 19 de 2016, C.P. Guillermo Vargas Ayala, rad. No. 11001-03-24-000-2008-00107-00 ACUMULADO 11001 03 24 000 2008 00098 00, se declaró la nulidad de los artículos 12, 13, 14, 16, 18, 19, 20, 22, 24, 25, 26, 28, 30, 31, 32, 34, 36, 39, 40, 41, 42, 43, 44, y 57 del Decreto 3366 de 2003. Solo para los artículos aducidos anteriormente y por lo tanto los demás artículos que hacen parte de este decreto siguen vigentes y de aplicación inmediata incluyendo el artículo 54 que goza de sus efectos así como también el artículo 52 del citado decreto que señala los documentos que soportan la operación de los equipos que para el transporte público terrestre automotor que es el caso que aquí nos compete.

Por lo anterior queda claro que la Resolución 10800 de 2003, por la cual se reglamenta el formato para el informe de infracciones de transporte de que trata el artículo 54 del decreto 3366 del 21 de noviembre de 2003, que en su artículo primero determina la codificación e infracciones a las normas del transporte público terrestre automotor, CONTINUA VIGENTE, por consiguiente, las conductas en ellas descritas son objeto de sanción, de conformidad con las consideraciones de los artículo 45 y 46 de la Ley 336 de 1996.

Por lo anteriores motivos no es posible acceder a los argumentos de la vigilada, respecto al tema en cuestión.

Del análisis anterior, se concluye que del contenido de la ley, claramente se desprende que lo establecido en el artículo 46 literal d) y e) de la Ley 336 de 1996, es que cuando se compruebe que se presta un servicio no autorizado, la sanción a imponer será de 1 a 700 salarios mínimos mensuales legales vigentes, conforme al párrafo de la norma en cita, existe la tipicidad de la conducta, de modo tal que no hay lugar a hacer otro tipo de interpretación bajo estos presupuestos. Por tanto la sanción administrativa se encuentra contemplada en una norma de rango legal – reserva de ley, además la norma que la contiene determina con claridad la sanción y permite su determinación mediante criterios que el legislador establece.

*“La reserva de ley se refiere a la naturaleza de la norma que debe soportar la actividad sancionadora del Estado. En virtud de los bienes jurídicos en juego, las sanciones que se derivan de la acción u omisión típica y la potestad reglamentaria de que es titular la Administración Pública, la reserva de ley en el derecho penal y administrativo, no se exige de igual modo. Por el contrario, la demanda de reserva de ley se flexibiliza en el campo administrativo sancionador. En materia administrativa*



## RESOLUCIÓN No. DEL

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 78469 DEL 30 DE DICIEMBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR EMPRESA DE TRANSPORTE LINEAS ESPECIALES DE COLOMBIA LINEASCOL S.A.S. CON NIT. No. 830092229-4.

*sancionadora se permite que la actividad sancionadora tenga asiento en disposiciones reglamentarias. Sin embargo, una cosa está clara y es que pese a la atenuación que se haga de la reserva en este ámbito del ius puniendi del Estado, ello no llega al punto de aceptar la existencia de infracciones o sanciones creadas en exclusiva por la autoridad administrativa. Pues ésta podrá solamente participar de la confección de un tipo y/o sanción en la medida en que exista una "invitación" realizada por el Congreso de la República, por intermedio de una ley, y siempre que ésta haya entregado las bases para ello."*<sup>15</sup>

En derecho administrativo sancionatorio, no todas las sanciones deben estar detalladas en la ley, sino sus elementos principales al menos. Es la estructura "numerus apertus".

*"La norma indeterminada se utiliza para indicar de manera imprecisa un supuesto de hecho que varía dependiendo de circunstancias exógenas al ámbito normativo, lo cual no la exonera de satisfacer el principio de legalidad en el derecho administrativo sancionador, que exige del legislador establecer como mínimo: (i) los elementos básicos de la conducta típica que será sancionada; (ii) las remisiones normativas precisas cuando haya previsto un tipo en blanco o los criterios por medio de los cuales se pueda determinar con claridad la conducta; (iii) la sanción que será impuesta o, los criterios para determinarla con claridad."*<sup>16</sup>

Es decir:

*"...en materia sancionatoria es admisible el uso de los conceptos jurídicos indeterminados, siempre que la forma típica pueda tener un carácter determinable al momento de su aplicación y, para lo cual, es imprescindible que la ley establezca criterios objetivos que permitan razonable y proporcionalmente concretar las hipótesis normativas. Sobre la segunda cuestión planteada, la jurisprudencia constitucional ha sostenido que el reglamento cumple su función complementaria del texto legal, en tanto no contraría el principio de reserva de ley, razón por la cual, es necesario que establezca un núcleo esencial que está conformado por las conductas típicas y las sanciones. Así, la norma reglamentaria establecerá las especificaciones o graduaciones que sean necesarias."*<sup>17</sup>

Este despacho en aras de garantizar los principios de de *proporcionalidad* al investigado, resolvió modificar la sanción impuesta a la empresa investigada la cual pasó de 10 SMM LV a 3 SMMLV para la época de la comisión de los hechos.

Así las cosas y de conformidad con lo expuesto en el presente acto, se modificará la sanción impuesta por la primera instancia, para en su lugar imponer multa de TRES (3) SMLMV para la época de la comisión de los hechos, equivalente a UN MILLON OCHOCIENTOS CUARENTA Y OCHO MIL PESOS (\$1'848.000.00). y se confirmara el resto de articulados de la resolución No. 78469 del 30 de diciembre de 2016.

Conforme a lo expuesto este Despacho,

## RESUELVE:

**Artículo 1: MODIFICAR** el artículo segundo de la resolución No. 78469 del 30 de diciembre de 2016 el cual quedará de la siguiente forma:

**"SEGUNDO: SANCIONAR** a LA EMPRESA DE TRANSPORTE DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR EMPRESA DE TRANSPORTE LINEAS ESPECIALES DE COLOMBIA LINEASCOL S.A.S. CON NIT. No. 830092229-4, con multa de TRES (3) SMLMV para la época de la comisión de los hechos, equivalente

<sup>15</sup> SENTENCIA C-818 Corte constitucional.

<sup>16</sup> Sentencia C-699/15, Corte Constitucional

<sup>17</sup> Sentencia C-699/15, Corte Constitucional

*[Handwritten signatures and initials]*

RESOLUCIÓN No. 78469 DEL 30 DE DICIEMBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR EMPRESA DE TRANSPORTE LINEAS ESPECIALES DE COLOMBIA LINEASCOL S.A.S. CON NIT. No. 830092229-4.

a UN MILLON OCHOCIENTOS CUARENTA Y OCHO MIL PESOS (\$1'848.000.00), por las razones expuestas en el presente acto en su parte considerativa."

**PARAGRAFO PRIMERO:** Para efectos del pago de la multa el sancionado deberá dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la fecha en que quede en firme esta providencia, de conformidad con lo establecido en el artículo 87 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, comunicarse a las líneas telefónicas: (57-1) 2693370 y Línea gratuita nacional 01 8000915615, donde le será generado el recibo de pago con código de barras en el cual se detallará el valor a cancelar. El pago deberá realizarse en el BANCO DE OCCIDENTE a favor de la Superintendencia de Puertos y Transporte en la cuenta corriente No. 223-03504-9.

**Artículo 2: DEJAR INCÓLUME** el resto de articulados de la resolución No. 78469 del 30 de diciembre de 2016.

**Artículo 3: NOTIFICAR** personalmente, dentro de los cinco (5) días siguientes a su expedición, el contenido de la presente resolución, a través de la Secretaria General de la Superintendencia de Puertos y Transportes, al representante legal o a quién haga sus veces de LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR EMPRESA DE TRANSPORTE LINEAS ESPECIALES DE COLOMBIA LINEASCOL S.A.S. CON NIT. No. 830092229-4., en la dirección: CALLE 39 A No. 29 - 21 PISO 2 en la ciudad de BOGOTÁ, D.C. y en la Carrera 72 A Bis # 52-85 barrio Normandía, de la misma dirección, indicado en el escrito de alzada por el recurrente. En su defecto se surtirá la notificación de conformidad con lo establecido en los artículos los artículo 66 y siguientes de la Ley 1437 de 2011.

**Artículo 4:** La presente Resolución rige a partir de la fecha de su notificación, y contra la misma no procede recurso alguno.

Dada en Bogotá D.C., a los

6 2 4 3 6

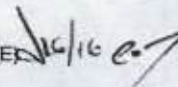
2 9 NOV 2017

**NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE**



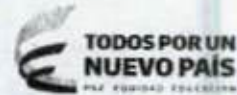
**JAVIER JARAMILLO RAMÍREZ**  
Superintendente de Puertos y Transporte.

Proyectó: Carolina Charon Millan - Abogada Oficina Asesora Jurídica  
Revisó: Juan Pablo Restrepo Castrillón - Jefe de la Oficina Asesora Jurídica





Superintendencia de Puertos y Transporte  
República de Colombia



Al contestar, favor citar en el asunto este  
No. de Registro 20175501533751



Bogotá, 30/11/2017

Señor  
Representante Legal y/o Apoderado (a)  
EMPRESA DE TRANSPORTE LINEAS ESPECIALES DE COLOMBIA LINEASCOL S.A.S.  
CALLE 39 A NO. 29 - 21 PISO 2 ✓  
BOGOTA - D.C. ✓

ASUNTO: CITACION NOTIFICACION

Respetado(a) señor(a):

De manera atenta, me permito comunicarle que la Superintendencia de Puertos y Transporte, expidió la(s) resolución(es) No(s) 62436 de 29/11/2017 por la(s) cual(es) se RESUELVE RECURSO DE APELACION DENTRO DE una(s) investigación(es) administrativa(s) a esa empresa.

En consecuencia debe acercarse a la Secretaria General de esta Entidad, ubicada en la Calle 37 No. 28B-21 Barrio Soledad de la ciudad de Bogotá, con el objeto que se surta la correspondiente notificación personal; de no ser posible, ésta se surtirá por aviso de conformidad con el artículo 69 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

En los eventos en que se otorgue autorización para surtir la notificación personal, se debe especificar los números de las resoluciones respecto de las cuales autoriza la notificación, para tal efecto en la página web de la entidad [www.supertransporte.gov.co](http://www.supertransporte.gov.co), link "Resoluciones y edictos investigaciones administrativas" se encuentra disponible un modelo de autorización, el cual podrá ser tomado como referencia. Así mismo se deberá presentar copia del decreto de nombramiento y acta de posesión, si es del caso.

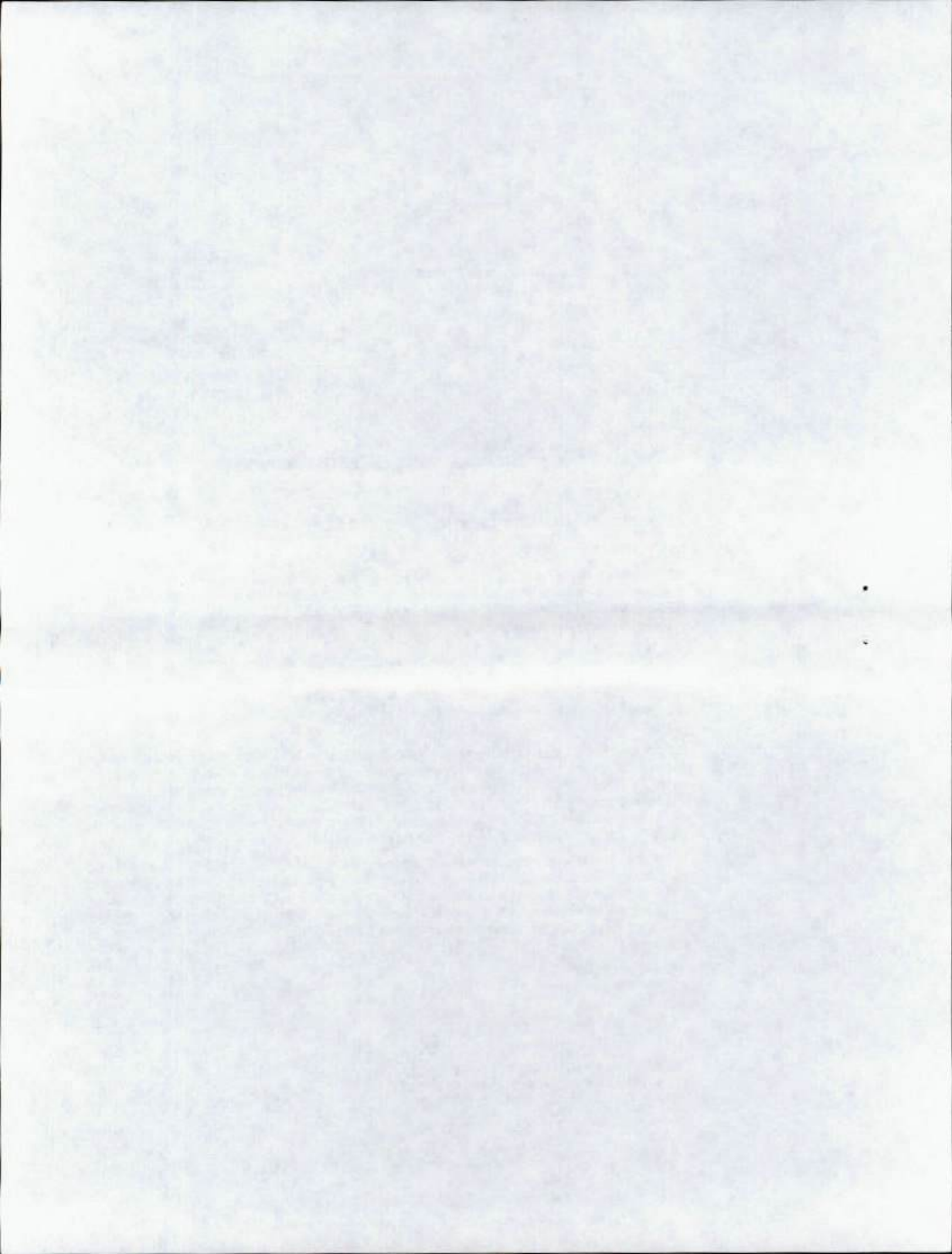
En el caso que desee hacer uso de la opción de realizar el trámite de notificación electrónica para futuras ocasiones, usted señor(a) representante legal deberá diligenciar en su totalidad la autorización que se encuentra en el archivo Word anexo a la Circular 16 del 18 de junio de 2012 la cual se encuentra en la página web de la Entidad [www.supertransporte.gov.co](http://www.supertransporte.gov.co) en el link "Circulares Supertransporte" y remitirlo a la Calle 37 No. 28B-21 Barrio Soledad de la ciudad de Bogotá.

Sin otro particular.

*Diana C. Merchán B.*

DIANA CAROLINA MERCHAN BAQUERO\*  
COORDINADORA GRUPO NOTIFICACIONES

Transcribió: ELIZABETHBULLA  
Revisó: RAISSA RICAURTE  
C:\Users\elizabethbulla\Desktop\CITAT 62366.odt





Superintendencia de Puertos y Transporte  
República de Colombia



Al contestar, favor citar en el asunto este  
No. de Registro 20175501545981



Bogotá, 04/12/2017

Señor  
Representante Legal y/o Apoderado (a)  
EMPRESA DE TRANSPORTE LINEAS ESPECIALES DE COLOMBIA LINEASCOL SAS  
CARRERA 72A BIS No 52-85 BARRIO NORMANDIA  
BOGOTA - D.C.

ASUNTO: CITACION NOTIFICACION

Respetado(a) señor(a):

De manera atenta, me permito comunicarle que la Superintendencia de Puertos y Transporte, expidió la(s) resolución(es) No(s) 62436 de 29/11/2017 por la(s) cual(es) se RESUELVE RECURSO DE APELACION DENTRO DE una(s) investigación(es) administrativa(s) a esa empresa.

En consecuencia debe acercarse a la Secretaria General de esta Entidad, ubicada en la Calle 37 No. 28B-21 Barrio Soledad de la ciudad de Bogotá, con el objeto que se surta la correspondiente notificación personal; de no ser posible, ésta se surtirá por aviso de conformidad con el artículo 69 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

En los eventos en que se otorgue autorización para surtir la notificación personal, se debe especificar los números de las resoluciones respecto de las cuales autoriza la notificación, para tal efecto en la página web de la entidad [www.supertransporte.gov.co](http://www.supertransporte.gov.co), link "Resoluciones y edictos investigaciones administrativas" se encuentra disponible un modelo de autorización, el cual podrá ser tomado como referencia. Así mismo se deberá presentar copia del decreto de nombramiento y acta de posesión, si es del caso.

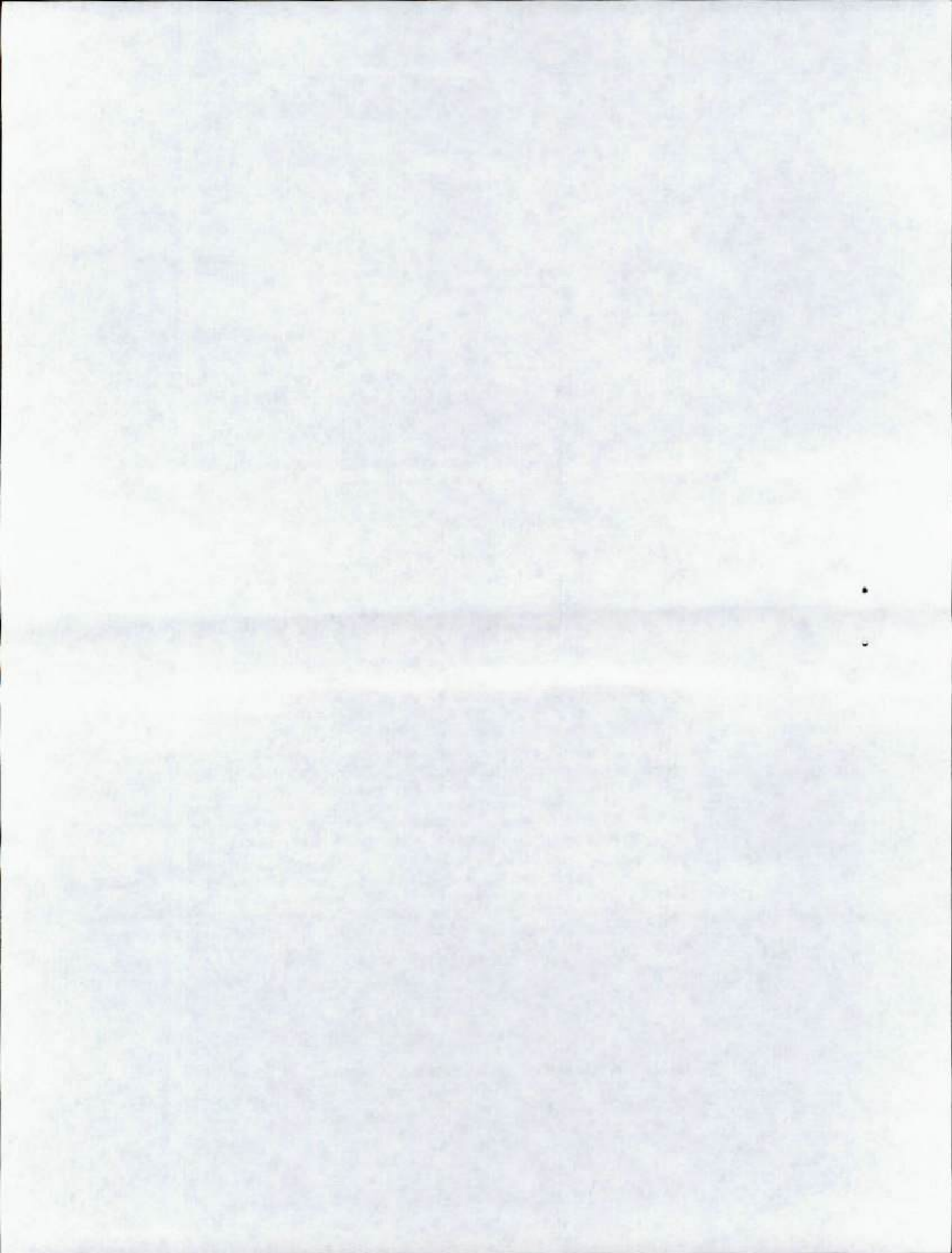
En el caso que desee hacer uso de la opción de realizar el trámite de notificación electrónica para futuras ocasiones, usted señor(a) representante legal deberá diligenciar en su totalidad la autorización que se encuentra en el archivo Word anexo a la Circular 16 del 18 de junio de 2012 la cual se encuentra en la página web de la Entidad [www.supertransporte.gov.co](http://www.supertransporte.gov.co) en el link "Circulares Supertransporte" y remitirlo a la Calle 37 No. 28B-21 Barrio Soledad de la ciudad de Bogotá.

Sin otro particular.

*Diana C. Merchan B.*

DIANA CAROLINA MERCHAN BAQUERO\*  
COORDINADORA GRUPO NOTIFICACIONES

Transcribió: ELIZABETHULLA  
Revisó: RAISSA RICAURTE  
C:\Users\elizabethbulla\Desktop\CITAT 62388.odt



Representante Legal y/o Apoderado  
EMPRESA DE TRANSPORTE LINEAS ESPECIALES DE COLOMBIA LINEASCOL SAS  
CARRERA 72A BIS No 52-85 BARRIO NORMANDIA  
BOGOTA - D.C.

42  
SERVICIOS POSTALES  
NACIONAL S.A.  
CIT 900 BOGOTÁ  
DO 25 96 A 02  
TERRA No 01 8000 111 210

**REMITENTE**

Nombre Razón Social  
SUPERINTENDENCIA DE  
PUERTOS Y TRANSPORTES -  
PUERTOS Y TRANSPORTES  
Dirección Calle 37 No. 289-21 Barrio  
de Soledad

**DESTINATARIO**

Nombre Razón Social  
EMPRESA DE TRANSPORTE LINEAS  
ESPECIALES DE COLOMBIA  
Dirección CARRERA 72A BIS No 52  
85 BARRIO NORMANDIA  
CIUDAD BOGOTÁ D.C.

Departamento: BOGOTÁ D.C.

Código Postal: 11071338

Fecha Pre-Admisión:  
18/12/2017 16:04:44

Men Transpore LÍNEA ESPECIAL DE TRANSPORTE

